J.A. Nijhuis
President & CEO

Schiphol Group

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de heer H. Alders
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
	029-2015-D CD	-	
	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
		23 juli 2015	4 augustus 2015

Betreft: Aldersadvies Eindhoven Airport

Geachte heer Alders,

Dank voor uw verzoek van 23 juli jl. om kennis te nemen van het uitgebrachte Advies met betrekking tot de tweede fase van Eindhoven Airport. U vraagt naar mijn oordeel met het oog op de exploiteerbaarheid van de luchthaven, mede gelet op de Schipholafspraken. Zit er nog ruimte in voor een extra compromis aan de omgeving of is het maximaal haalbare bereikt?

Vanuit de positie van Schiphol Group in het algemeen en voor Eindhoven Airport in het bijzonder kan ik u aangeven dat met de huidige inhoud van uw advies over de tweede fase de grens is bereikt waarbinnen Eindhoven Airport en de homecarriers zich op gezonde basis kunnen ontwikkelen. Met een verdere beperking van de exploitatiemogelijkheden dan nu in het Aldersadvies zijn opgenomen is een gezonde doorontwikkeling van Eindhoven Airport en de homecarriers onmogelijk. Met het huidige Aldersadvies en de daarbij horende afspraken is naar onze mening maximaal tegemoet gekomen aan de eisen van de omgeving.

Eindhoven Airport heeft voldaan aan alle afspraken die gemaakt zijn met partijen die voortkomen uit de evaluatie van fase 1. Met bovendien de 'verrijkingsafspraken' én de elementen die meegenomen zijn naar aanleiding van het belevingsonderzoek van de GGD, vinden wij dat Eindhoven Airport zich maximaal ingespannen heeft om een juiste balans te vinden tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de leefkwaliteit in de omgeving.

Onlangs hebben de omgevingsgemeenten (met uitzondering van Eindhoven), de bewoners en de milieubeweging aangegeven zich alsnog niet te kunnen vinden in het uitgebrachte advies en hebben zij aanvullende eisen gesteld. Hiermee wijken zij af van de eerdere, in gezamenlijkheid gemaakte afspraken.

Het uur tussen 23:00 en 24:00 uur én zondag van 7:00 tot 8:00 uur, in relatie tot het boeteregime

Ik wijs er op dat in het Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio in 2008 gesteld werd dat een openstelling voor regionale luchthavens van 6:00 tot 24:00 uur (18 uur) vereist is. In het Aldersadvies Eindhoven in 2010 is dat voor de homecarriers op verzoek van de regio teruggebracht tot 7:00 - 24:00 uur (17 uur). Het effect hiervan is dat de homecarriers de vliegschema's hebben geoptimaliseerd en alle extra ruimte er uit hebben gehaald. Er wordt nu reeds uiterst efficiënt gepland.

Het vigerende Luchthavenbesluit gaat (in fase 2) uit van 8 bewegingen na 23:00 (met extensieregeling tot 1:00). In het huidige advies worden de 8 bewegingen teruggebracht naar maximaal 6 bewegingen per dag en gemiddeld 4 bewegingen per dag (op jaarbasis). Deze verdere beperking is voor de exploitant en de carriers het maximaal haalbare. Verdere beperking zal geen rendabele exploitatie mogelijk maken voor zowel de exploitant als de home carriers.

J.A. Nijhuis
President & CEO

Het voorstel van de regiogemeenten bevat een boeteregime vanaf 23:30 uur en een eerste vertrek op zondag vanaf 8:00 uur. Vanwege het voorgestelde boeteregime vanaf 23:30 uur betekent dit in praktijk voor de homecarriers een planningsvenster tussen 7:00 en 23:00 uur (16 uur) en op zondag van 8:00 en 23:00 uur (15 uur), om zo bij een lichte vertraging gedurende de dag een boete te kunnen voorkomen.

Een planningsvenster van 16 uur en op zondag zelfs van slechts 15 uur, creëert voor de homecarriers op geen enkele wijze de mogelijkheid een bedrijfseconomisch verantwoord vliegschema op te stellen. Indien u in uw advies de regio op dit punt tegemoet zou komen, betekent dit onlosmakelijk dat de ontwikkeling van de homecarriers op Eindhoven Airport tot stilstand komt en de bestaande thuisbasisoperatie zal worden afgebouwd. De concurrentiepositie van Eindhoven Airport ten opzichte van vergelijkbare luchthavens in Europa, waar 18 uur openstelling gangbaar is, zou worden geschaad. Daarmee zou het voorstel van de regio niet alleen negatieve bedrijfseconomische gevolgen hebben voor de homecarriers en Eindhoven Airport maar tevens spanning creëren op de afspraken rondom selectiviteit op Schiphol.

De groei met 25.000 vliegbewegingen in relatie tot de selectieve groei op Schiphol

De ontwikkeling van Eindhoven Airport staat niet op zichtzelf maar dient integraal te worden beschouwd met de afspraken over Schiphol en Lelystad. Deze luchthavens, ieder met een eigen omvang en karakteristiek, dienen invulling te geven aan de nationale opgave tot voldoende luchthavencapaciteit in Nederland.

Voor Schiphol werd een plafond vastgesteld van 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Het aanvankelijke plan om het 'overschot' van 70.000 vluchten gelijk te verdelen over de luchthavens in Lelystad en Eindhoven Airport werd, onder meer na politieke druk vanuit de regio Eindhoven, ingeruild voor een andere verdeling. Het kabinet heeft ingestemd met verdere ontwikkeling van 25.000 vluchten op Eindhoven Airport en 45.000 vluchten op Lelystad. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de nationale opgave voor voldoende luchthavencapaciteit, waarbij tevens invulling kan worden gegeven aan de afspraken die gemaakt zijn in het kader van een selectieve groei. In het Convenant Selectiviteit wordt door partijen geconstateerd dat uitbreiding van de capaciteit op regionale luchthavens voor niet-Mainport gebonden verkeer op zodanige wijze dient te geschieden dat dit verkeer geaccommodeerd wordt met inachtneming van de daarvoor geldende operationele en economische randvoorwaarden. Indien de operationele ruimte op Eindhoven Airport verder wordt beperkt, zal hieraan geen invulling kunnen worden gegeven.

Na bestudering van uw Advies kom ik tot de conclusie dat u met uw huidige advies de business case van zowel de homecarriers als Eindhoven Airport reeds tot het maximale uitdaagt. Dit vraagt het uiterste van de sector om binnen deze en andere kaders uit het Aldersadvies tot de gewenste invulling van de 25 duizend extra vliegbewegingen in 2020 te komen. Enige verdere beperking maakt deze opgave voor de Eindhoven Airport en haar airlines onmogelijk. Een beperking van Eindhoven Airport zal tevens leiden tot een beperking van de selectieve groei van Schiphol.

In vertrouwen u hiermee in voldoende mate te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

Jos Nijhuis
President & CEO